

GL 0DUWHG u PDJJLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica CNI - Consiglio Nazionale Ingegneri				
1+37	Il Sole 24 Ore	09/05/2023	<i>Bonus casa al test di congruita', per mettersi in regola 15 giorni (G.Latour)</i>	3
25	Italia Oggi	09/05/2023	<i>Ingegneri: risanamento su oltre 403 mila edifici</i>	4
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
4	Il Sole 24 Ore	09/05/2023	<i>Rixi: "Per il Ponte costo fino a 13,5 miliardi". Ma l'opposizione insorge: e' un pasticcio (F.Landolfi)</i>	5
18	Il Sole 24 Ore	09/05/2023	<i>Autostrade, da Aspi 800 milioni per rigenerare l'Adriatica (A14) (M.Morino)</i>	6
4	Il Sole 24 Ore	09/05/2023	<i>Pnrr, la Corte dei conti apre a Fitto: "Solo la Ue giudica gli obiettivi" (M.Perrone/G.Trovati)</i>	8
1	Corriere della Sera	09/05/2023	<i>Pnrr rallentato da 80 mila mini-appalti (F.Fubini)</i>	10
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
25	Italia Oggi	09/05/2023	<i>Ripensamento sul superbonus (G.Mandolesi)</i>	12
Rubrica Lavoro				
29	Italia Oggi	09/05/2023	<i>Ordini, il parere e' titolo esecutivo (D.Ferrara)</i>	13
37	Italia Oggi	09/05/2023	<i>Its, manca il 56% di diplomati (E.Micucci)</i>	14
Rubrica Altre professioni				
1+21/2	Italia Oggi	09/05/2023	<i>Il taglio del cuneo fiscale fara' crescere le buste paga dei dipendenti tra i 50 e i 100 eur (A.Bongi/F.Poggiani)</i>	15
Rubrica Sanità				
4	Il Sole 24 Ore	09/05/2023	<i>Case e ospedali di comunita' in ritardo: finora attivate meno di una su dieci (M.Bartoloni)</i>	17

Agevolazioni
Bonus casa
al test di congruità,
per mettersi
in regola 15 giorni

Congruità e bonus casa, 15 giorni di tempo per mettersi in regola

Giuseppe Latour
— a pag. 37

Lavoro nero. Nuove Faq della Commissione casse edili spiegano in che modo affrontare con la procedura di alert il caso di un cantiere non congruo

Giuseppe Latour

Piano di regolarizzazione, rateizzazioni, versamenti e Pec. L'ultimo pacchetto di Faq appena pubblicato dalla Commissione nazionale casse edili (Cnce) analizza, dopo l'avvio della procedura di alert, il caso di un cantiere che non risulti congruo. E che, quindi, non possa accedere ai bonus casa.

Il Durc di congruità va chiesto nei cantieri privati sopra i 70mila euro dal committente all'impresa prima del saldo finale. In base al sistema di alert (un sistema di comunicazioni e avvisi automatici scattato il primo marzo scorso), per i lavori di durata superiore a 30 giorni, venti giorni prima della fine lavori viene inviata una Pec all'impresa affidataria per informarla che, a seguito della chiusura del cantiere, si dovrà procedere alla richiesta della congruità e che il pagamento del saldo finale da parte del committente potrà avvenire solo dopo il rilascio dell'attestazione.

Cosa succede, però, nel caso in cui il cantiere non risulti congruo al termine dei lavori e non venga nemmeno richiesta l'attestazione di congruità? In base alle indicazioni della Cnce, il primo giorno utile del secondo mese successivo alla chiusura del cantiere il sistema genera in automatico la pratica di attestazione di congruità per la Cassa, insieme a un piano di regolarizzazione. Questi elementi faranno parte di un invito a regolarizzare la propria posizione entro 15 giorni, che sarà spedito via Pec all'impresa.

L'impresa affidataria, a questo punto, potrà mettersi in regola, pagando quanto previsto nel piano di regolarizzazione. Nello specifico, il piano potrà prevedere il versamento dei contributi per l'importo corrispondente alla manodopera che risulti dalle denunce regolarmente

presentate, ma non coperte da pagamenti: in questo modo sarà riconosciuta la congruità. In alternativa, i versamenti potranno servire a coprire il costo del lavoro corrispon-

dente dalla manodopera attesa in base alle tabelle che indicano le percentuali minime di incidenza della manodopera sul valore dell'opera.

C'è, ovviamente, la possibilità che l'impresa non effettui i pagamenti previsti dal piano di regolarizzazione nei termini indicati dalle comunicazioni di alert. A questo punto, sarà segnalata alla Banca dati nazionale delle imprese irregolari (Bni), con effetti negativi «sulle successive verifiche di regolarità contributiva finalizzate al rilascio per l'impresa affidataria del Durc on-line».

Per ottenere di nuovo un'attestazione di congruità, sarà necessario regolarizzare la propria posizione, attraverso il corretto adempimento «di tutti i versamenti previsti dal piano di regolarizzazione. I versamenti di cui alla fattispecie descritta, relativi al raggiungimento delle soglie di congruità, non potranno essere oggetto di piani di rateizzazione», dice infine un'altra Faq della Cnce.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il superbonus del 110% 2023

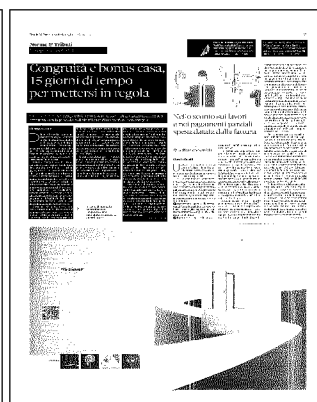


DAL SUPERBONUS 1,5 PUNTI DI PIL

Per il Centro studi del Consiglio nazionale degli ingegneri, in audizione in commissione Bilancio alla Camera, la spesa per super ecobonus e super

sismabonus «da agosto 2020 a marzo 2023 si è attestata a 89 miliardi». Questi incentivi «insieme hanno contribuito alla formazione dello 0,7% del Pil nel 2021 e all'1,5% del Pil nel 2022».

In caso di mancato adempimento l'impresa viene segnalata e non potrà avere il Durc



Ingegneri: risanamento su oltre 403 mila edifici

Con il Superbonus interventi di risanamento energetico su più di 403 mila edifici, che si stima abbiano determinato un risparmio di quasi 1,3 miliardi di metri cubi standard di gas, «contribuendo al 48% del risparmio che il paese si era prefissato di realizzare nella stagione invernale 2022-2023». Sono i numeri elaborati dal centro studi del Consiglio nazionale degli ingegneri (Cni), che ha aggiornato le proprie stime alla luce dell'indagine lanciata dalla commissione bilancio della Camera sui bonus edilizi.

Secondo il report, il super eco bonus e super sisma-bonus insieme «hanno contribuito alla formazione dello 0,7% del Pil nel 2021 e dell'1,5% nel 2022, attivando 220 mila unità di lavoro nel primo anno e 600 mila nel secondo». Gli interventi di risanamento energetico hanno riguardato finora 101 milioni di metri quadrati di edifici residenziali, circa il 4% delle superfici afferenti agli immobili più vecchi. «Si tratta di valori contenuti che indicano come il percorso da compiere sia ancora lungo», si legge nel report.

Il gettito fiscale stimato è pari a circa il 33% del valore delle detrazioni a carico dello Stato (detrazioni su cui pesa il meccanismo del 110%) ed il 36% di quanto fatturato. A fronte di detrazioni per Superbonus che a marzo 2023 hanno raggiunto i 97,9 miliardi di euro, si calcola che il gettito possa essere stato di 32 miliardi di euro, portando la spesa effettiva a carico dello Stato a dai 97,9 miliardi di euro a 64,4 miliardi di euro. «Si tratta di stime che risentono di un marcato livello di approssimazione e che danno solo un ordine di grandezza dei fenomeni considerati», precisano però dal centro studi Cni.

— © Riproduzione riservata —



Rixi: «Per il Ponte costo fino a 13,5 miliardi» Ma l'opposizione insorge: è un pasticcio

Infrastrutture

Ieri il varo del decreto nelle commissioni, oggi in Aula alla Camera

Flavia Landolfi

ROMA

«L'emendamento riformulato con il parere positivo del Mef ha l'unico intento di spiegare il meccanismo di calcolo dell'adeguamento dell'opera». Il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi ribadisce quello che ha argomentato qualche ora prima davanti ai deputati raccolti in seduta congiunta delle commissioni Ambiente e Trasporti. Innanzitutto che «nel 2011 il costo era di 8,5 miliardi» mentre oggi «è salito a 13,5 miliardi complessivamente». L'occasione è il varo del decreto Ponte atteso oggi stesso in Aula a Montecitorio per la discussione generale per poi essere sottoposto al voto di fiducia già forse lunedì prossimo. «Serviva chiarezza per spiegare come siamo arrivati alla cifra inserita nel Def di 13,5 miliardi di costo che è il tetto massimo nella situazione corrente», spiega Rixi.

Prova a gettare acqua sul fuoco il vi-

ce di Salvini al ministero delle Infrastrutture dopo l'ennesima giornata di fuoco tra maggioranza e opposizione intorno a un'opera tra le più contestate, di certo la più annunciata e affossata. I numeri sono ancora aleatori, stimati su scenari possibili, non certi e dettagliati. Quelli sicuri approderanno nella legge di Bilancio. Per il solo Ponte si parla di una forchetta che va dai 6,7 miliardi del 2011 ai 7-9 miliardi di oggi.

«Era necessario individuare un meccanismo di calcolo per adeguare la spesa all'aumento dei materiali - prosegue Rixi - e quindi tenere conto per il 2022 e il 2023 dell'incremento del costo delle opere pubbliche che nel settore ferroviario è arrivato anche a sfiorare il 40 per cento». Il meccanismo di adeguamento è contenuto nell'emendamento della discordia, prima accantonato e poi riformulato che in sostanza affida a due strumenti il calcolo dell'adeguamento dei prezzi: gli indici Istat e un aggiornamento "a corpo" parametrato in base alla media delle variazioni del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi da Rfi e Anas nell'anno 2022 (su 2021 e 2023).

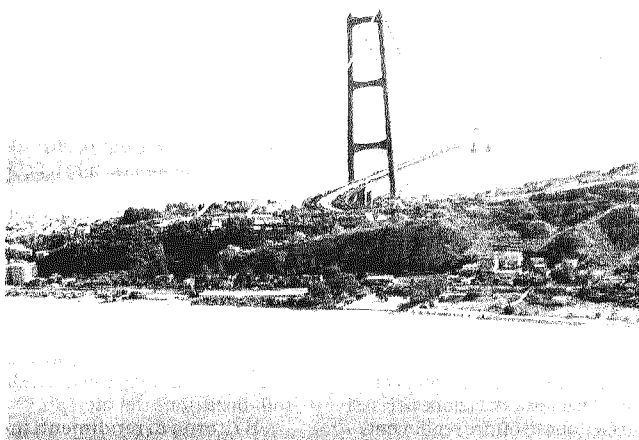
È dunque intorno al nodo dei costi che si è concentrata ancora ieri la battaglia parlamentare con l'opposizione sugli scudi per via di un emendamento accantonato, riformulato con il parere del Mef e infine approvato ie-

ri mattina. «È un pasticcio - tuona il capogruppo Pd in commissione Trasporti della Camera Anthony Barbagallo - non si capisce poi il criterio con cui si vogliono aggiornare i costi». Con l'omologo in commissione Ambiente, Marco Simiani vanno poi all'attacco sulla questione più delicata: «La modalità con cui il governo ci sta portando all'approvazione del decreto sul Ponte sullo Stretto - dicono - rischia di creare un enorme pasticcio: potremmo infatti andare incontro a rischi di contenzioso e di bocciatura da parte della Corte di Giustizia europea». In sostanza il superamento del tetto massimo del 50% dei costi rispetto a quelli previsti nel contratto originario oltre il quale - concludono - scatta l'obbligo di una nuova gara.

Ma c'è anche un altro fronte che surriscalda gli animi: i 7 milioni di euro previsti in un emendamento approvato per la copertura dal 2024 al 2030 dei costi per una campagna di informazione e di sensibilizzazione dei territori. «Sette milioni di euro di pura propaganda sul Ponte per dire agli italiani quanto è bello: come chiedere all'oste se il suo vino è buono», incalzano Angelo Bonelli e Francesca Ghirra, deputati di Alleanza Verdi e Sinistra. L'opera? «Un pozzo senza fondo».

«RIPRODUZIONE CON IL CONSENSO DELL'EDITORE»

ANSA



Per i dem Barbagallo e Simiani c'è il rischio del cartellino rosso dalla Ue: «Sforato il tetto del 50%»

Il collegamento.

È atteso entro l'estate del 2024 l'aggiornamento del progetto



Autostrade, da Aspi 800 milioni per rigenerare l'Adriatica (A14)

Infrastrutture

Oltre 50 gallerie e 113 ponti da adeguare ai più recenti standard ingegneristici

Ora i lavori sono concentrati nel tratto più complesso: tra le Marche e l'Abruzzo

Marco Morino

Cinquant'anni dopo il suo completamento, Autostrade per l'Italia (Aspi) investe 800 milioni per ammodernare e rigenerare il tratto sud dell'autostrada Adriatica Bologna Taranto (A14) e allungarne la vita utile per un altro mezzo secolo. Oltre 50 gallerie e 113 tra ponti e viadotti da adeguare ai più recenti standard ingegneristici e normativi. In questa fase, in particolare, i lavori si concentrano nel tratto più complesso che va da Porto Sant'Elpidio, nelle Marche, a Vasto, nella parte terminale dell'Abruzzo: 167 chilometri di linea d'asfalto.

Era la primavera del 1973 quando l'allora presidente della Repubblica, Giovanni Leone, inaugurava gli ultimi due tratti della A14: Ancona-Pescara e Vasto-Foggia, per un totale di 261 chilometri di autostrada. Con l'ultimazione dell'Adriatica, terminava il disegno delle principali dorsali di viaggio di cui il nostro Paese si era dotato, sull'onda del boom economico

del secondo dopoguerra. La dorsale adriatica, con i suoi 50.196 transiti medi giornalieri, che arrivano anche a toccare punte di 75mila nel periodo di esodo estivo, resta un'infrastruttura imprescindibile della mobilità italiana, ma anche un'opera complessa, soprattutto nel tratto che, a partire dal sud delle Marche, attraversa tutto l'Abruzzo. Un susseguirsi, dovuto all'orografia del territorio, di gallerie e viadotti, oggi oggetto di un imponente piano di ammodernamento messo in campo da Autostrade per l'Italia, il principale gestore autostradale del Paese: ad Aspi fa capo circa il 50% della rete nazionale a pedaggio (oltre 3mila chilometri).

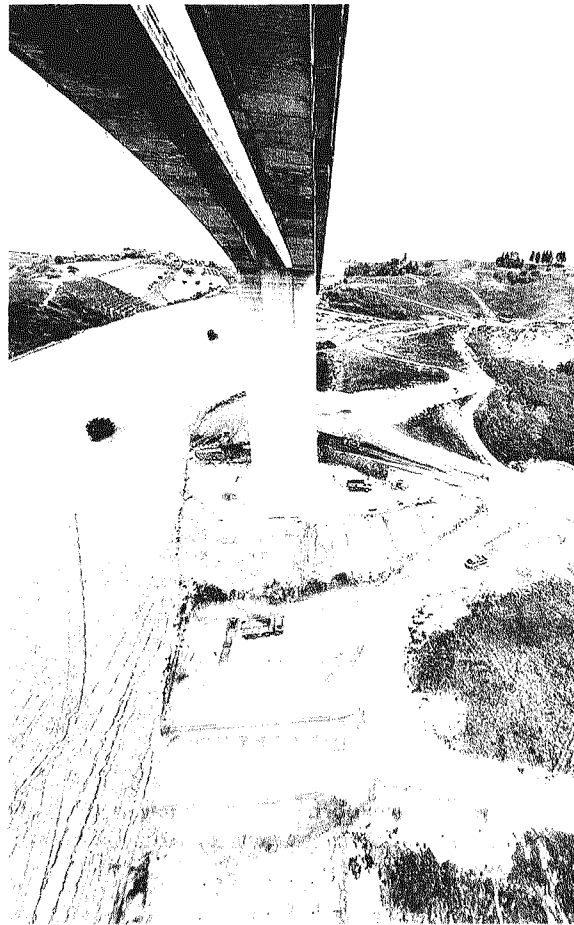
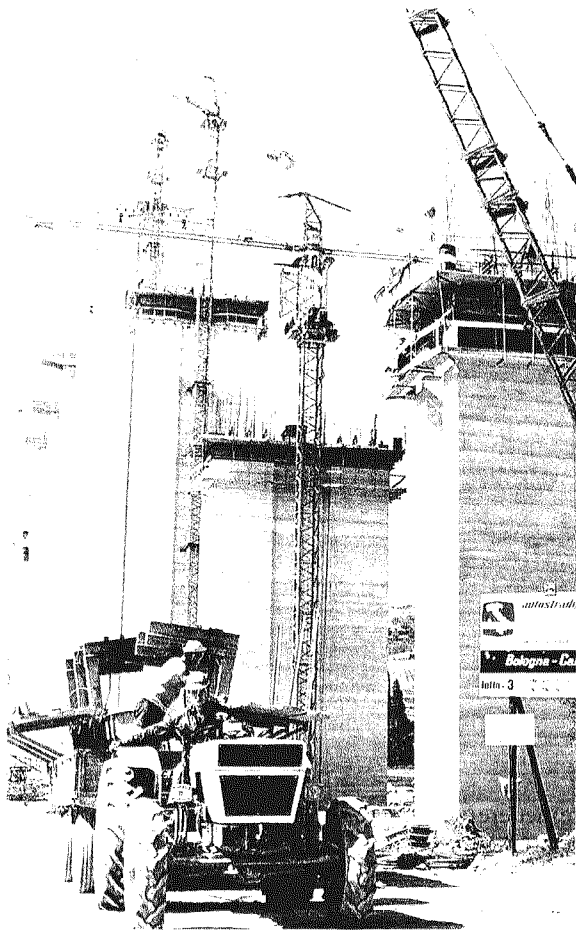
Il piano gallerie in A14 è stato avviato da Aspi a partire dal 2020 in due fasi. La prima, conclusa nel 2021, ha riguardato il rifacimento e l'ammodernamento delle dotazioni tecnologiche presenti nei tunnel. La seconda fase del piano, attualmente in corso, è giunta al 95% di avanzamento. Il completamento di tutte le attività, garantisce Aspi, è previsto entro il 2023 o comunque in largo anticipo rispetto ai tempi stabiliti dalla normativa (fine 2025).

In molti casi, viene progettato ed effettuato il completo rifacimento della calotta del tunnel, che prevede anche la predisposizione di un nuovo sistema di impermeabilizzazione, di cui le gallerie del tratto non erano dotate prima degli interventi di Aspi, come è tipico di tutti i tunnel costruiti prima degli anni 80. Attualmente, uno degli interventi più imponenti è in corso nella galleria Colle Marino

Nord, compresa tra gli svincoli di Atri Pineto e Roseto degli Abruzzi (Teramo). A oggi, sul tratto della A14 tra Porto Sant'Elpidio e Pescara Sud, sono state ammodernate 15 gallerie, per uno sviluppo complessivo di circa 11 chilometri.

Capitolo viadotti. In questa fase, i viadotti del tratto sud della A14 sono interessati principalmente da interventi di riqualifica delle barriere laterali di sicurezza, che prevedono la totale sostituzione delle esistenti con dispositivi di ultima generazione. Particolarmente significativo è il piano che Aspi sta portando avanti sul viadotto Cerrano (Teramo) dove sono state avviate tre tipologie di interventi: sostituzione delle barriere laterali, adeguamento sismico e consolidamento geotecnico. Anni fa, questo viadotto era finito nel mirino della Procura di Teramo per un presunto spostamento di 7 centimetri nei piloni. Aspi chiarì subito «che questo dato non si riferisce alle pile, ma allo spostamento massimo del terreno nei pressi della pila 1 registrato dalla strumentazione nell'arco di 3 anni (2016-2018). Tale valore non si riferisce dunque alle pile del viadotto, che non hanno mai raggiunto movimenti attenzionabili nel periodo considerato». Oggi, lungo il viadotto del Cerrano, che non è mai stato chiuso al traffico, Aspi ha previsto, oltre ad attività di consolidamento dell'infrastruttura, anche l'installazione di un sistema di monitoraggio permanente e la realizzazione di sistemi di drenaggio costituiti da trincee e pozzi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ieri e oggi. Due immagini simbolo dell'autostrada Adriatica Bologna-Taranto (A14): a sinistra, i lavori di costruzione della tratta emiliana (giugno 1967); a destra: opere di consolidamento geotecnico sotto il viadotto Cerrano, nel tratto abruzzese della A14

TAGLIO DEL NASTRO



Anno 1973
Il Capo dello Stato, Giovanni Leone (Dc), inaugura le ultime tratte dell'autostrada A14



ASSET
La dorsale adriatica, con oltre 50mila transiti medi giornalieri è strategica per la mobilità del Paese



Pnrr, la Corte dei conti apre a Fitto: «Solo la Ue giudica gli obiettivi»

Recovery. L'associazione dei magistrati contabili confida in un «rasseramento dei rapporti con il governo, l'obiettivo non sono le sanzioni ma accelerare l'attuazione effettiva del Piano»

**Manuela Perrone
Gianni Trovati**

ROMA

«L'Associazione magistrati della Corte dei conti auspica un rasseramento dei rapporti con il Governo, improntati da sempre alla leale collaborazione istituzionale, nel rispetto dei rispettivi ruoli e del principio di indipendenza e di autonomia della magistratura».

A parlare è Paola Briguori, presidente dell'Associazione, che ieri ha riunito la sua giunta per riprendere le fila della querelle nata dalle due delibere del collegio del controllo concomitante (di cui Briguori è anche componente) in cui per la prima volta, a proposito del target di marzo relativo alle stazioni di rifornimento a idrogeno per il trasporto stradale, si evocava la responsabilità dirigenziale collegata al «concreto rischio di riduzione del contributo finanziario della Ue» per il «mancato raggiungimento della milestone».

Proprio il riferimento esplicito al traguardo previsto per ottenere la quarta rata di giugno da 16 miliardi di euro ha irritato l'Esecutivo, e in particolare il ministro Raffaele Fitto, che dalle pagine del Sole 24 Ore di domenica scorsa ha contestato la competenza della Corte a certificare il rispetto degli obiettivi comunitari. «Questo accertamento - ha voluto sottolineare il ministro che ha delegato al Pnrr - compete esclusivamente alla Com-

missione europea nell'interlocuzione con lo Stato membro».

In una nota affidata sempre al Sole 24 Ore, l'Associazione dei magistrati contabili va incontro alla lettura di Fitto, riconoscendo che «il controllo concomitante non incide e non può incidere sul piano delle interlocuzioni con la Commissione europea». Le delibere del collegio, aggiungono i giudici contabili, non sono «atti a rilevanza europea perché sono diretti all'amministrazione titolare del progetto per le valutazioni ai fini della responsabilità dirigenziale o per porre in essere azioni autocorrettive utili per il raggiungimento degli obiettivi del piano». Tradotto, significa che la valutazione finale sulle eventuali sanzioni ai dirigenti per le «gravi irregolarità gestionali» spetta ovviamente all'amministrazione e che, soprattutto, l'obiettivo del controllo concomitante è quello di indirizzare e accompagnare i ministeri nella corretta attuazione degli obiettivi.

Quello concomitante, scrive l'Associazione, rappresenta «una forma di controllo in itinere, concepita per seguire l'azione amministrativa nel corso del suo svolgimento con intento predittivo e correttivo e con il fine ultimo di accelerare l'azione delle amministrazioni». Un pungolo, insomma, che punta alla realizzazione dei target e non alle sanzioni.

Ma c'è un altro aspetto che i magistrati contabili rimarcano per raffred-

dare la temperatura nelle relazioni con il Governo. Le delibere del collegio - spiega l'Associazione - non sono affatto assimilabili a sentenze passate in giudicato e, come tali, non hanno il crisma di definitività, concetto del tutto estraneo al controllo concomitante». Uno stimolo di questo tipo, nell'ottica della Corte, è già risultato utile, «come dimostra l'efficace esito di analoghe delibere sui progetti relativi al cold ironing, alla bonifica dei siti orfani, al potenziamento dei centri per l'impiego, alle infrastrutture sportive scolastiche, agli asili nido».

Al centro del confronto c'è l'impatto dell'articolo 22 del decreto «semplificazioni» dell'Esecutivo Conte 2 (Dl 76/2020), che assegna al controllo concomitante della Corte dei conti (previsto dal 2009, ma effettivamente attivato solo nel 2022) il compito di vigilare sui «principali piani, programmi e progetti relativi agli interventi di sostegno e di rilancio dell'economia nazionale».

Con l'obiettivo esplicito - ricorda l'Associazione dei magistrati contabili - di «accelerare gli interventi». In questo contesto, è la stessa norma che colloca «l'eventuale accertamento di gravi irregolarità gestionali», da trasmettere «all'amministrazione competente ai fini della responsabilità dirigenziale». Le sanzioni sono disciplinate dall'articolo 21 del Testo Unico del pubblico impiego, che prevede un ventaglio di penalità fino alla revoca dell'incarico.

© RIPRODUZIONI RISERVATE

